

După „Marele Premiu al Bucureștilor” Despre noua formulă de campionat pe anul 1938-1939

AUTOMOBILISM

Cum succesul Marelui Premiu București 1938 este încă departe de a fi epuizat, facem azi comentarii asupra motociclistilor și asupra organizării.

Ludwig Krauss, alergător oficial al casei B. M. W. nu s'a îmbulțit — am putea zice deloc — ca să câștige tutea cu un confortabil avans. Lucrul este foarte normal; Krauss pilotul o mașină de fabrică, una din acelea care nu se construiesc în serie ci numai câteva pe an, mașină adevărat de cursă, cu compresor, niște tamburi de frână cât toată ziua și alte nenumărate perfecționări tehnice care constituiesc adevărate secrete de fabrică pe care nimeni nu le divulgă. Admitând chiar că Niculici, Popa și Co. ar fi de o valoare apropiată sau chiar egală a lui Krauss, între mașina acestuia și „răbii” noastre este o diferență ca dela pământ la lună, (dacă nu chiar la soare). Vă veți întreba atunci, „De ce nu cumpără și „băieții” noștri o astfel de mașină?” Răspunsul e că — afară de prețul recte valoarea ei excepțională — fabrica nu vinde o astfel de motocicletă. Și să nu credeți că B. M. W. e singura fabrică care nu vinde o mașină specială; cazul e

identic la toate celelalte fabrici ca: D. K. W., Norton, N. S. U., Velocette, Guzzi, etc. Atunci se naște întrebarea: „Ce folos e să existe o astfel de mașină, o vedem alergând (și încă cum...), ne place dar nu ni se vinde?” Explicația e că de când există curse, cursa a fost cel mai bun „banc de probă”. Și astfel ceea ce azi constituie o nouă perfecționare tehnică, un secret de fabrică, mâine devine lucru fabricat în serie și vândut clientului. Unul din cele mai concrete exemple este suspensia telescopică la spate sistem B. M. W. care exista de vre-o 2 ani în cursă dar abia în 1938 a apărut în fabricația de serie. Dar am deviat prea mult în tehnica, să revenim la piloți. Krauss ne-a arătat eleganță de stil, precizie și o adevărată contopire cu mașina de pilot. Nu ar fi pus Doamne ferește un picior jos, nu și-ar fi schimbat pentru nimic în lume poziția pe mână oricât s'ar fi întâmplat. A condus calm și ne-a plăcut mai ales intrarea în viraje. Regretăm un singur lucru; că n'a avut un adversar de talia lui. Am fi asistat atunci la un adevărat regal sportiv pe care sperăm că în 1939 organizatorii vor face tot posibilul să ni-l ofere și — poate — vorba românului, „când doi se ceartă...”

Ion Popa

Al doilea clasat, Ioan Popa a făcut o cursă foarte frumoasă, chiar peste așteptări. Nu că am vrea să spunem că Popa, nu e capabil în mod normal să facă ce a făcut; ne gândim la cazul special și anume că e oarecum în dificultate cu mâna ce și-a lăsat-o acum o lună.

De teamă să nu se resimtă în cursă, s'a și antrenat mult prea puțin, lucru care pune performanța lui într-o lumină și mai frumoasă.

Nicolae Ionescu Cristea ne-a arătat că este același element conștiințios și perseverent pe care îl cunoaștem. Faptul că a reușit să facă viață amărâ lui Niculici și lui Popa ne indică un vădit progres într-un gen de cursă care nu este specialitatea lui.

Iosif Roman — recordman național absolut pe km. lansat a făcut și el o alergare frumoasă. La un moment dat am avut chiar impresia că se apropie de terțetul Niculici-Popa-Ionescu-Cristea. Nu a făcut mai mult deoarece și de astă dată a venit cam nepregătit; se poate felicita că a terminat cursa așa cum a terminat-o adică cu furcă plesită și cu motorul absolut fără compresie. Marin Mareș a scos tot ce se pu-

tea scoate din mașina pe care o pilota. Regretăm mult că un pilot de valoarea lui nu are la dispoziție o mașină corespunzătoare; credem că atunci ar avea și el un cuvânt de spus în toate cursele la care ar participa.

Simpaticul și perseverentul „nea Lazăr” pilotul o mașină identică cu a lui Mareș. Când sperăm și noi că va face un duel cu Mareș, s'a văzut lipsit de frâne — și a trebuit să abandoneze, abandon regretat de toți. Pe marele ghinionist al zilei l-am lăsat înadins la urmă. Nae Niculici, incontestabil actualmente cel mai bun motociclist român merită toate laudele pentru cursa făcută. Plecat cu întârziere de ca. 150 m. a refăcut repede și sigur terenul pierdut spre a se instala primul român și a conduce cu autoritate pe cei doi urmăritori mai apropiați. Așa zisa greșală pe care ar fi făcut-o într-un viraj este o eroare. Cursă s'a petrecut astfel: pe una din scurtele linii drepte din parcare, când se pregătea să intre în viraj, a vrut să schimbe din viteză a 3-a în a 2-a. I-a rămas însă la punctul mort și Jap-ul — care are un raport de compresie de ca. 14

la 1 — și prin urmare se oprește imediat ce nu e ținut ambalat, s'a oprit. A băgat el în a 2-a și a ambrat dar intrase deja în viraj și cum la o astfel de repornire a motorului roata se târăște câțiva metri, natural nu a putut vinde roata din spate blocată ci a mers drept până i-a pornit motorul. A pierdut cu această ocazie — care la urma urmei poate fi considerată ca o greșală de pilotaj — ca. 50 m. pe care i-a refăcut cu aceeași siguranță cu care refăcuse terenul pierdut la plecarea. Frumoasa lui cursă era însă sortită să se termine printr-un stupid abandon. La un tur de sfârșit i s'a desfacut un bulon care țină amortizorul de șocuri al pinionului dela motor și astfel mașina noastră motociclist, s'a văzut siliată să renunțe la o cursă care moralmente totuși a rămas a lui. Abandon plâns de toți, chiar și de adversari, și care priva pe Niculici nu de glorie căci acesta o are ci de înscrierea unei frumoase performanțe în palmares și de nu câștig material care lui, poate mai mult decât altora, nu i-ar fi stricat deloc. De aceea ne-am și permis — împreună cu alți reprezentanți ai presei și ai motociclismului — să atragem atenția organizatorilor că ar fi frumos să i se dea un premiu de consolare. Constatăm că n'am avut succes, dar nici acum n'ar fi prea târziu căci „mieux vaut tard que jamais”.

Despre organizare nu avem prea multe de spus; un cuvânt ar adăuga: „perfectă”. Micile scăpări — de alt-cum inerente unei organizări atât de mari — nu pot umbri aproape de loc strălucirea succesului obținut. E răsplata cea mai frumoasă a unei intense munci depusă pe altarul sportului de conducătorii a două grupări, una cu o veche experiență și activitate, cealaltă într-un continuu și mare progres. Bătrânul cu experiența și tânărul cu entuziasm; iată elementele care sunt necesare reușitei și care de data aceasta nu au lipsit. Dorim grupului sportiv „Motor” și „Moto-Clubul Român” ca și la anul să aibă — dacă nu mai mare — același succes ca acum, promițându-le tot sprijinul nostru pe care li-l putem da. Nu putem încheia aceste mici considerații fără să aducem omagii noastre domnilor: Aurel Persu, I. Schmitzer, Stamate Rădulescu, R. Costescu, D. Nicol, N. Jilescu, Teodorescu, Rosin, etc., și tuturor celor pe care eventual — am uitat să-l citim și pe cari îi rugăm să ne ierle, garantându-le că nu o facem intenționat.

Am spus, că întrecerea se va disputa pe asfaltul șoselei Ploști — Câmpina și anume, între bornele la

lometrică 74-75, din acest total de 5 km., primii doi vor fi rezervați lansării iar ultimii doi pentru oprire, rămânând deci ca cronometrajul să se facă pe km. trei, recte, între borna 76-77, în care scop A. C. R. R.-ul a trimis chiar de ieri echipa, pentru instalarea aparatelor telefonice și cronografice, în așa fel, încât totul să decurgă în cea mai perfectă ordine.

Atragem atenția concurenților că trebuie să se prezinte la start cu două ore înainte de începerea cursei, adică în jurul orei 6,30 dimineața, întrecerea urmând, din cauza numărului mare de concurenți să înceapă la ora 8,30 și că vor fi obligați să străbată distanța în ambele sensuri în interval de maximum o oră.

În cazul unei pene de cauciuc la prima încercare, concurentul va avea dreptul de a alerga încă odată la sfârșitul cursei.

ȘI-AM ANUNȚAT PARTICIPAREA 33 CONCURENȚI

În număr record de mare, și-au anunțat participarea, la această probă nu mai puțin de 33 mașini, care vor fi conduse de:

1. A. G. G. de Chastelain, Opel.
2. Dimitrie Viol, B.M.W.
3. Nicolae Teohary, Mercedes.
4. Adam Forro (Brașov), Ford.
5. Dinn Frumescu, X.
6. Barbu Matak, Citroen.
7. W. Ralph, Nash.
8. Al. Bărbulescu, Chevrolet.
9. Renato Ferrero, Ford.
10. Petre Cristea, Ford.
11. Titu Manișide, Fiat.
12. Riri Bohory, Citroen.
13. C. Săveanu, X.
14. Ernst Lane, Adler.
15. D-na Nadeja Lane, Adler.
16. Nicolae Mavrod, Adler.
17. C. Juvara, Adler.
18. Ladislau de Fabiny, X.
19. Norbert Winter, Ford.
20. X. B. M. W.
21. Em. Mănolescu, Wanderer.
22. Leopold Conovici, X.
23. N. Gh. Popescu, Ford.
24. St. Popp (Cluj), X.
25. Ion Capitănescu, Chrysler.
26. Ernst Lane, Adler Triumph.
27. Paul Heinemann, B. M. W.
28. Sontag M. (Bugatti-Sport).
29. Sontag M. (Bugatti-Curse).
30. W. Jung (B. M. W.).

ȘI LA MOTOCICLETE

Concomitent cu întrecerea mașinilor se va disputa și o cursă pentru motociclete, la care și-au trimis adeziunea numai Kraus, Constantin Voluntaru și Niculici.

Primul, va alerga pe B. M. W.-ul, cu care a câștigat „Marele Premiu al Bucureștilor” și hotărât, va scoate o medie de aproape 200 km. pe oră.

Voluntaru și Niculici vor pilota câte o mașină I. R. A. Jap, primul cu ataș iar secundul solo.

În numărul de mâine ne vom ocupa de șansele alergătorilor.

EMAL

Măine se aleargă a treia probă a campionatului național de viteză

Șoseaua Ploști-Câmpina, va fi teatrul luptei. Participanții

În cadrul campionatului național de viteză, Automobil Club Regal Român organizează mâine, — conform dispozițiilor codului sportiv internațional — pe șoseaua Ploști-Câmpina între bornele kilometrice 74-79, a treia din cele patru probe care compun campionatul național de viteză pe anul 1938 și anume, proba de viteză pe un km. en plecare din mers.

La această cursă poate lua parte orice fel de mașină alcătuită sau clasament separat pentru fiecare

clasă. În general, automobilele au fost împărțite în două mari categorii, de sport și de cursă, definindu-se ca mări de curse acele trăsuri fabricate ca atare, de uzinele constructoare, indiferent dacă au fost, sau nu, transformate în mașini sport, prin modificarea caroseriei sau echipamentului, — și ca „sport”, categorisindu-se toate celelalte, trebuind însă să îndeplinească prevederile codului sport internațional al A. I. A. C. R.-ului.

Am spus, că întrecerea se va disputa pe asfaltul șoselei Ploști — Câmpina și anume, între bornele la

Miercuri 29 Iunie se dispută Cupa Ionel Ghica

Plecările în concurs se vor da după ordine, descrescând a timpurilor totale declarate.

Amintim că cupa Ghica se va desfășura pe următorul traseu: București-Constanța 203 km. Constanța-Galați 151 „ Galați-Iasi 193 „ Iasi-Cernăuți 176 „ Cernăuți-Cluj 247 „ Cluj-Timișoara 216 „ Timișoara-T-Severin 181 „ T-Severin-București 274 „ Premiile puse în competiție sunt:

Cupa Ghica, 25.000 lei, 15.000 lei și 10.000 lei.

Orice informații suplimentare precum și imprimările necesare înscrierii și carnelor de bord se găsesc la sediul F. A. R. R. strada Clemenceau 10.

Aceste timpuri vor fi afișate la sediul F. A. R. R.

Buletinele cu timpurile declarate de fiecare concurent pentru acoperirea fiecărui sector se pot înmâna directorului concursului, în plic închis, până în ziua de 28 Iunie ora 13.

După forma pe care o vor arăta jucătorii în acest match, se va alege apoi echipa națională.

Echipa Bucureștilor pleacă mâine la ora 12,40 din Gara de Nord, cu următorul efectiv:

Calistrat, Niculescu, Matias, Drăgan, Cocu, Răileanu, Predescu, Comănescu, Tudor I., Herold, Mosber-

ger, Herzog, Dionisie, Prunesco și Părvulescu.

În vederea pregătirii echipei naționale care se va deplasa la campionatul mondial, care are loc la Berlin, Duminică are loc la Sibiu un match între selecțiunea locală și selecțiunea Bucureștilor.

După forma pe care o vor arăta jucătorii în acest match, se va alege apoi echipa națională.

Echipa Bucureștilor pleacă mâine la ora 12,40 din Gara de Nord, cu următorul efectiv:

Calistrat, Niculescu, Matias, Drăgan, Cocu, Răileanu, Predescu, Comănescu, Tudor I., Herold, Mosber-

ger, Herzog, Dionisie, Prunesco și Părvulescu.

În vederea pregătirii echipei naționale care se va deplasa la campionatul mondial, care are loc la Berlin, Duminică are loc la Sibiu un match între selecțiunea locală și selecțiunea Bucureștilor.

După forma pe care o vor arăta jucătorii în acest match, se va alege apoi echipa națională.

VOLLEY-BASKET

D. Theo Augustide, membru în Comisiunea Superioară de Apel și membru în conducerea societății „Anatole”, ne trimite o prețioasă contribuție la chestiunea atd de discutată a noii formule după care urmează să se dispute campionatul regional pe anul 1938-1939.

Cititorii noștri, cari au urmărit sugestiile date de noi în această chestiune, vor observa că în multe privințe, părerea lui Augustide sunt asemănătoare cu ale noastre.

Cum d. Augustide face parte din comisiunea desemnată de adunarea generală a ligii pentru a studia și referi asupra noii formule, părerea d-sale sunt deosebit de interesante și le facem loc în coloanele noastre cu plăcere, repetând că oarecând în această chestiune, este bine venit.

Volley-ul și basket-ul românesc, cu toate vitregiile soartei sporturilor minore, pașele spre mari realizări. Este adevărat, totodată regretabil, că în provincie se află în fază embrionară, însă în capitală s'a făcut progrese demne de toată admirația. Bucureștii posedă astăzi 8 echipe și un efectiv de circa 60 echipe, ce concurează în campionatul oficial. Numărul prea mare de echipe a determinat însă forurile conducătoare să modifice actuala formulă de campionat, oarecum defectuoasă.

Dacă analizăm cauzele, observăm greșeli foarte importante în ceea ce privește repartitia echipelor, cantitativ și calitativ. Prea multe echipe într-o singură categorie sau serie au prelungeit cu mult campionatul, ce devine obositor, imposibil de a se desfășura normal, din cauza pierderii de examene, în care se găseau jucătorii și a căldurii insuportabile.

Calitatea sau mai bine zis deficiența apreciabilă de nivel al jocului între echipele concurente din aceeași categorie sau serie, a creat o desinteresare generală atât din partea publicului spectator cât și din partea jucătorilor, care nu se simteau căuși de puțin stimulați, fiind chiar descurajați cei inferiori și sfidători cei superiori. Apoi chiar oficialitatea, în speța liga Muntenia, s'a isbit de o muncă titanică inutilă, la care se adăuga acea toamnă de țară, ce se făcea pe tarabă, ligă, acel scandal intern cu discuții interminabile, când deseori se întâmpla să intervină și d-nii oficiali ai U. F. S. R.-ului cu amenințări de evacuare, pentru a se menține liniștea necesară.

Pentru acest lucru propun ca programarea în viitor să se facă din oficiu, iar în ceea ce privește arbitrii, de a căror obiectivitate și conștiință depinde un match, ar trebui să fie desemnați dintre acei oameni serioși și conștiinți de misiunea lor, dar bine înțeles și neutri. Se reclamă imperios remedierea cauzelor mai sus menționate și care remediere este în funcție de modul cum se va modifica formula campionatului.

Ținând seamă de numărul de echipe și de felul lor de comportare în actualul campionat propun următoarea formulă:

1. Categorie I-a, cu două serii a opt echipe. Serile vor purta litere A și B. În această categorie, vor intra ultimele cinci din actuala categorie I-a, împreună cu 10 echipe din actuala categorie II-a (primii cinci din fiecare serie) și cu campionul actual al categoriei III-a. În fine și 3. Categorie II-a, unde vor intra restul echipelor dela actuala categorie II-a și a III-a, în două serii a opt echipe.

În campionatul feminin se vor face două categorii:

Categorie I-a o echipă (primile șapte din actuala serie I-a împreună cu campioana seriei a II-a).

Categorie II-a, cu restul echipelor.

Trebuie să ținem seamă că actualii campioni ai categoriilor respective au în mod legitim dreptul la o răsplăță față de munca și stăruință depusă în decursul unui an sportiv.

La categoria I-a campionatul urmează un titlu chiar național sau cel puțin regional; la categoria II-a și a III-a campionii au și ei dreptul la o reală promovare.

În viitor, anume la finele campionatului 1938-1939, promovările și retrogradările se vor produce astfel: Primul plasat la „onoare” va fi campion ligii Muntenia, urmând a lupta cu campionii regiunilor unde există echipe afiliate la F. R. B. V. pentru a cuceri titlul național. Capii de serie ai categoriei I-a vor lupta în finală pentru campionatul categoriei, iar campionul va intra automat la categoria I-a. Capii seriei dela categoria II-a vor avea de asemenea o finală, iar campionul va promova la categoria I-a și ultimul (învingătorul din ultimii doi clasafi ai seriilor din categoria I-a după un match

La ordinea zilei

— Am anunțat la timp că secțiunile de volley și basket-ball ale Sportului Studențesc se vor reorganiza. În afara de reînținerii cadrelor, lucrul ce se va produce absolut sigur pentru campionatul ce va începe la toamnă, un marcant membru al grupării universitare ne anunță că la conducerea susnumitei secții va fi instalat d. profesor Tudorică Georgescu.

— Tot o mare reorganizare ne anunță și Vitorul Dacia. Admirabila grupare din Floreasca, în afara de achizițiile ce le-a făcut printre atleții bucureșteni, va avea noul terenuri și volley și basket, cari vor fi amenajate în fața tribunalului. Vom avea deci terenurile cu cele mai mari tribune pentru spectatori.

— Rigette Călculescu, una din speranțele Iureș Clubului, și-a susținut zilele trecute la facultatea de Drept a cărei studentă este, examenul de Drept Internațional, cu d. profesor G. Meitani. Dovedind reale calități de jurist, tânără jucătoare a Iureșului a obținut „bilă albă cu elogi”.

Ceeace înseamnă că percepțul de „mens sana in corpore sano” se aplică aci mai bine decât ori unde.

— Uzinele Malaxa au decis ca să înființeze o secțiune de volley și basket. Cu racolarea jucătorilor a fost însărcinat d. Florin Brătan, care fiind un bun antrenor va aduce desigur noul club jucători din prima serie.

Deci noui transferări în perspectivă.

— Tuly Marinescu, o viitoare vedetă, se pare că va pleca de la Bonaparte, semnând pentru noul promovat la categoria I-a, Hai-Hai.

— După jurnul vine întodeauna vreme frumoasă. Acest proverb se aplică perfect clubului Aurora, căci după acele demisii în bloc cari au făcut atâtă vătă, jucătoarele au început să revină. Primul pas l'au făcut Monica Alibuch și Lilly Moscovici.

— ÎN ȘEDINȚA ținută Marți 26 Iunie, comisia superioară de apel a hotărât următoarele:

— Se menține rezultatul de pe teren la matchul Sportul Studențesc — O. C. B. pe motivul că prescripția regulamentară cu privire la lădătimea fileurilor de volley-ball n'are aplicoți practici.

— Se decide rejucarea matchului Nergia-Bonaparte și se suspendă jucătorii: Negulescu (6 luni) și I. Iiescu (3 luni) ambii della Energia.

Mare SUCCES! Opere cu renume mondial!

F. KORMENDI:	„Generație jertfită”	Lei 100
MIRCO JELEUSCH:	„Don Juan”	» 60
ALFRED MASCHARD:	„Femeia unei nopți”	» 60
SALOM AS:	„Petersburg”	» 80
SALOM AS:	„Varșovia”	» 80
SALOM AS:	„Moscova”	» 80
ELSE IERUSALEM:	„Cărbușul sfânt, vol. I”	» 50
ELSE IERUSALEM:	„Cărbușul sfânt, vol. II”	» 50
EMIL LUDWIG:	„Napoleon”	» 140
FRIEDRICH TORBERG	„Bacalaureatul elevului Gherber”	» 60
ADRIENNE THOMAS:	„Catrina-soldat”	» 60
KLABUND:	„Borgia, romanul unei familii”	» 50

SE GASESC LA TOATE LIBRARIILE. CERETI CATALOG UL COMPLET AL EDITUREI „EMINESCU” S. A. BUCUREȘTI, STR. ING. SAGLIGNY 2

CARTI interesante și instructive din literatura universală

F. M. DOSTOIEVSKI:	„Vrăjitorul”	Lei 10
BJOERNSTIERNE BJORN-SON:	„Poveste de dragoste”	» 10
JEAN RICHEPIN:	„Povestiri din lumea nouă”	» 10
M. LERMONTOV:	„Bela”	» 10
N. GOGOL:	„Răsunarea groaznică”	» 10
MAURICIU LEVEL:	„Naufragiații vietii”	» 10
R. BENIM:	„Rivala”	» 10
V. C. RONDY:	„Secretul principesei”	» 10
CHARLE-HENRI OMESSA:	„Misterul Romanovilor”	» 10
URSULA DE EPINGHO-VEN:	„Tainele Curții Germane”	» 10
BEKIR AGA:	„Memoriile unui emne”	» 10
GABRIELE D'ANNUNZIO:	„Pisica” (novele)	» 10
CHARLES FOLLEY:	„Pinul lupului de mare”	» 10
HENRI MURGER:	„In noaptea nunții”	» 10

De vânzare la toate librăriile din capitală și provincie precum și la Editura „EMINESCU” S. A., București, str. Anghel Sagligny 2. — Cereți catalogul complet, al editurii.

Astăzi se alcătuește echipa care ne va reprezenta în contra Cehoslovaciei

100 m.: Dejenaru Cristea A.

200 m.: Dejenaru, Iordache.

400 m.: Iordache, Nemes.

800 m.: Lăpușan, Kiss.

1500 m.: Dinu Cristea, Kiss.

5000 m.: Dinu Cristea, anea.

110 m. garduri: Negru, Maesnie.

Înălțime: Spaniol, Bran.

Lungime: Ionescu Crum, Lupan.

Triplu salt: Kreisel, Moga.

Prăjină: Ellhardt, dr. Biro.

Greutate: Gurău, Schuleri.

Disc: Havalet, Schuleri.

Suliță: Vamaun, Ciadani.

4 X 100: Covari, Dejenaru, Liess, Cristea A.

4 X 400: Iordache, Nemes, Lăpușan, Nemetz.

Mai pot surveni unele modificări deoarece este posibil că unii dintre titulari și-a fie indisponibili.

100 m.: Dejenaru, Iordache.

200 m.: Dejenaru, Iordache.

400 m.: Iordache, Nemes.

800 m.: Lăpușan, Kiss.

1500 m.: Dinu Cristea, Kiss.

5000 m.: Dinu Cristea, anea.

110 m. garduri: Negru, Maesnie.

Înălțime: Spaniol, Bran.

Lungime: Ionescu Crum, Lupan.

Triplu salt: Kreisel, Moga.

Prăjină: Ellhardt, dr. Biro.

Greutate: Gurău, Schuleri.

Disc: Havalet, Schuleri.

Suliță: Vamaun, Ciadani.

4 X 100: Covari, Dejenaru, Liess, Cristea A.

4 X 400: Iordache, Nemes, Lăpușan, Nemetz.

Mai pot surveni unele modificări deoarece este posibil că unii dintre titulari și-a fie indisponibili.

100 m.: Dejenaru, Iordache.

200 m.: Dejenaru, Iordache.

400 m.: Iordache, Nemes.

800 m.: Lăpușan, Kiss.

1500 m.: Dinu Cristea, Kiss.

5000 m.: Dinu Cristea, anea.